



C/2024/4670

9.8.2024

Avis du Comité économique et social européen

Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil relatif à la protection des animaux pendant le transport et les opérations annexes, modifiant le règlement (CE) n° 1255/97 du Conseil et abrogeant le règlement (CE) n° 1/2005

[COM(2023) 770 final — 2023/0448 (COD)]

(C/2024/4670)

Rapporteur: **Jaume BERNIS CASTELLS**

Conseiller	Manuel LINARES ÁVILA (pour le rapporteur)
Procédure législative	2023/0448 COD
Consultation	Parlement européen, 26.2.2024 Conseil de l'Union européenne: 6.3.2024
Base juridique	Articles 43, 114 et 304 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne
Documents de la Commission	COM(2023) 770 final Synthèse
Objectifs de développement durable (ODD) pertinents	ODD 1, 2, 3, 4, 5, 6, 8, 10, 11, 12, 13, 14, 15
Compétence	Section «Agriculture, développement rural et environnement»
Adoption en section	21.5.2024
Adoption en session plénière	31.5.2024
Session plénière n°	588
Résultat du vote (pour/contre/abstentions)	167/5/6

1. Conclusions et recommandations

Le Comité économique et social européen (CESE):

1.1. est favorable à une mise en œuvre et une application harmonisées des réglementations, sur la base de données scientifiques et de l'expérience acquise par les opérateurs sur le terrain; considère donc que la proposition de la Commission doit impérativement tenir compte des connaissances pratiques des éleveurs, des transporteurs et des vétérinaires;

1.2. reconnaît que pour leur bien-être, le transport d'animaux recèle des risques connus, comme en témoignent les rapports scientifiques établis par l'Autorité européenne de sécurité des aliments (EFSA);

1.3. prévient que les règles imposées aux producteurs européens ne seront acceptées que s'il leur est garanti que dans le cadre d'accords commerciaux bilatéraux, les importations sont soumises à des exigences équivalentes;

1.4. estime que, faute de pouvoir être adaptée aux réalités propres à chacun des 27 États membres, la réglementation risque de donner lieu à des situations asymétriques ou déséquilibrées; convient pareillement que les besoins et les vulnérabilités des animaux sont partout identiques;

1.5. appelle la Commission à faire en sorte que les coûts liés à la mise en œuvre de cette nouvelle législation ne soient pas à la charge des acteurs du secteur; préconise aussi de mettre en place un fonds de financement spécifique, distinct de ceux destinés à la politique agricole commune (PAC), de manière à donner aux opérateurs les moyens de faire face à ces nouvelles exigences;

1.6. ne tient pas pour nécessaire que le chargement des animaux à bord du véhicule s'effectue sous la surveillance d'un vétérinaire lorsqu'il est réalisé par une personne compétente et habilitée à cet effet, qui peut être l'éleveur, le transporteur ou une tierce personne, ou quand le transport est dûment enregistré dans le système TRACES;

1.7. signale que les dispositions prévues dans la proposition de règlement obligent les opérateurs à travailler en équipes de nuit, en particulier dans le cas des éleveurs, des chauffeurs et des vétérinaires; relève les dangers que cette exigence de travail nocturne comporte pour les travailleurs. Ce risque est mis en évidence non seulement par les statistiques, faisant état d'un taux d'accidents jusqu'à dix fois supérieur à celui des déplacements de jour, mais se traduit aussi par la difficulté que rencontreront ces travailleurs pour concilier leur vie personnelle et professionnelle, cette situation pouvant avoir des conséquences néfastes sur leur santé mentale, en accentuant encore les difficultés auxquelles ils sont confrontés au quotidien. En conséquence, le Comité suggère qu'au lieu de réglementer les heures durant lesquelles le transport est autorisé, la législation définisse la température à l'intérieur de l'habitacle de chargement du véhicule, et il demande à la Commission de proposer, en remplacement de celles figurant dans son actuelle proposition, des voies qui offrent une solution de longue durée sans produire de répercussions dommageables sur le plan social, économique et environnemental. Il est essentiel de parvenir à un équilibre qui permette une amélioration du bien-être animal sans nuire à la stabilité des travailleurs ni porter atteinte à leur sécurité dans l'exercice de leur métier;

1.8. invite la Commission à examiner l'incidence que cette proposition aura sur les chaînes d'approvisionnement qui se sont structurées et déployées au fil du temps sur la base des limitations de durée en vigueur; affirme que le changement en la matière ne pourra advenir que s'il peut compter sur un soutien approprié de la part des institutions nationales et européennes, faisant intervenir des fonds autres que ceux de la politique agricole commune;

1.9. tient à relever qu'une limitation des trajets vers l'abattoir à un maximum de neuf heures serait discriminatoire à l'égard des producteurs des États membres où les distances à parcourir sont étendues ou qui comportent des régions montagneuses et des zones isolées ou manquant d'infrastructures bien développées, car elle dépouillerait ces exploitants de leur liberté de choix et de leur capacité à négocier; presse la Commission d'inverser la tendance actuelle à la fermeture des abattoirs locaux;

1.10. fait valoir que les nouvelles spécifications techniques proposées en matière d'aptitude au transport des animaux terrestres risquent d'entraîner la fermeture de nombreuses exploitations d'élevage. Les répercussions de ces nouvelles règles mettent en péril la viabilité des exploitations et les moyens de subsistance de ceux qui en dépendent. Pour cette raison, le Comité revendique qu'une étude d'impact détaillée soit réalisée pour chaque secteur de l'élevage, car les modifications proposées par la Commission produiront d'énormes répercussions sur la structure, les investissements et la gestion des fermes d'élevage existant dans l'Union européenne. Si ces changements étaient effectués de manière indifférenciée, bon nombre d'exploitations seront contraintes de cesser leur activité;

1.11. est convaincu qu'interdire le transport de longue durée par route pour les jeunes animaux non sevrés, tels que veaux, agneaux, chevreaux, porcelets et poulains, exerce une incidence significative sur l'importation de races animales en provenance d'autres États membres de l'Union européenne; déplore qu'il en résultera une limitation de la diversité génétique et de la qualité des races animales qui sont disponibles pour les producteurs locaux, et que la compétitivité et la durabilité de leurs fermes d'élevage pourraient en subir des retombées dommageables;

1.12. exhorte la Commission à prendre en compte les spécificités climatiques de chaque État membre dans les dispositions de l'article 31 de la proposition; fait remarquer que l'interdiction de transporter des animaux à certains niveaux de température semble n'offrir qu'une solution transitoire, qui ne garantit pas véritablement le bien-être des animaux à long terme, dans le contexte du changement climatique en cours, et est d'avis qu'il est primordial de dégager des solutions cohérentes, plus durables et réellement efficaces pour atténuer les effets du réchauffement du climat et son incidence sur ce bien-être animal, sans compromettre la viabilité du secteur ni le bien-être de ses travailleurs;

1.13. alerte sur l'augmentation des risques de chutes et de blessures qui pourrait être constatée si les animaux devaient bénéficier de plus d'espace dans les véhicules de transport. De même, réduire les densités d'animaux transportés et la durée des trajets effectués aboutira à accroître le nombre de camions sur les routes et les émissions qu'ils produisent;

1.14. soutient qu'il est essentiel de promouvoir les circuits courts de commercialisation, car dès lors qu'ils diminuent la distance entre les lieux d'élevage, d'engraissement et d'abattage, ils offrent une solution efficace pour qu'il soit moins nécessaire d'effectuer des transports de longue durée;

1.15. réclame que soit prise en compte l'importance du milieu rural, de ses pratiques d'élevage et d'agriculture, ainsi que des traditions séculaires de chaque région. Les restrictions proposées sont de nature à accélérer l'exode rural et la fermeture des petites et moyennes exploitations d'élevage ou leur délocalisation, contribuant ainsi à fragiliser les pratiques d'élevage propres à chaque territoire;

1.16. encourage les initiatives qui font jouer des leviers sanitaires, économiques et juridiques afin de préserver les abattoirs locaux et de favoriser l'abattage à la ferme quand cette démarche est adaptée à la taille de l'exploitation et au contexte local. Cette pratique, lorsqu'elle est réaliste, aboutirait à ce que les longs déplacements deviendraient moins nécessaires et atténuerait ainsi tant les facteurs de stress chez les animaux que les émissions de CO₂.

2. Notes explicatives

Arguments à l'appui de la recommandation 1.1, concernant l'importance des connaissances de terrain

2.1. Si la proposition apporte des améliorations techniques répondant aux réalités technologiques actuelles, elle prévoit également des règles restrictives qui s'écartent parfois de l'expérience de terrain. Ces dispositions pourraient se révéler contre-productives dans certaines circonstances, tant pour les opérateurs que pour l'environnement.

2.2. L'éleveur, qui est en première ligne pour prendre soin de son bétail, attache une grande importance à s'assurer qu'il arrive à destination dans des conditions optimales. Il risque en outre de subir des pertes économiques si les animaux sont blessés pendant leur transport.

2.3. Il appartient à la Commission et aux États membres de garantir la sécurité des animaux transportés, en faisant progresser les connaissances scientifiques et en définissant des indicateurs de bien-être animal, plutôt qu'en adoptant des réglementations restrictives. De tels indicateurs donneraient la possibilité de contrôler si le transport s'effectue dans de bonnes conditions ou si des changements s'imposent.

Arguments à l'appui de la recommandation 1.2, sur les risques liés au transport

2.4. Parmi les risques courus par les animaux à l'occasion de leur transport figurent ceux qui sont en rapport avec leur manipulation lors du chargement et du déchargement, la faim et la soif prolongées, les blessures, le stress thermique, celui dû aux mouvements du véhicule, ainsi que les dangers sanitaires associés à la propagation d'agents pathogènes et à l'affaiblissement des défenses immunitaires qui en résulte ⁽¹⁾.

2.5. De même, l'Autorité européenne de sécurité des aliments (EFSA) signale que donner aux animaux un espace plus grand à l'intérieur du moyen de transport pourrait être bénéfique pour eux, car ils pourront mieux adapter leur posture et leur équilibre. Cette recommandation générale de l'EFSA se heurte toutefois à l'avis exprimé par les professionnels du transport, lesquels soutiennent que si l'animal dispose de plus de place, il est davantage exposé au risque de chuter et de se blesser ⁽²⁾. Les transporteurs de veaux indiquent, par exemple, que maintenir la densité suffisante qui est actuellement appliquée pour leur transport les aide à mieux supporter les secousses durant le trajet, de sorte que le risque de blessures s'en trouve réduit ⁽³⁾.

2.6. Tout en reconnaissant qu'à certains égards, il est avantageux en pratique que, comme le propose la Commission, les temps de traversée maritime ne soient pas comptabilisés dans la durée du voyage des animaux, pour autant que leurs besoins physiologiques aient été couverts, le CESE met l'accent sur les risques spécifiques que les trajets par bateau induisent pour leur bien-être, par exemple du fait des conditions d'ordre microclimatique au port et à bord ou des mouvements causés par l'état de la mer, et il demande aux opérateurs commerciaux de consentir les investissements voulus pour les atténuer.

⁽¹⁾ <https://wires.onlinelibrary.wiley.com/doi/epdf/10.2903/j.efsa.2022.7442>.

⁽²⁾ Document de prise de position de la COPA-COGECA sur la protection des animaux pendant le transport, AHW(24)01288[2].

⁽³⁾ Provacuno (Organisation interprofessionnelle espagnole de la viande bovine), *Documento técnico del impacto de la propuesta de Reglamento de bienestar animal en el transporte en el vacuno de carne* («Document technique concernant l'incidence de la proposition de règlement relatif au bien-être des animaux pendant le transport sur le secteur de l'élevage des bovins de boucherie»).

Arguments à l'appui de la recommandation 1.3, en rapport avec l'exigence d'imposition de conditions équivalentes pour les importations

2.7. Les éleveurs ont à cœur d'assurer le bien-être de leurs animaux, étant ceux qui leur prodiguent au quotidien des soins particulièrement attentifs, en s'efforçant de respecter à tout moment les normes les plus strictes pour leur garantir la meilleure qualité de vie possible. Cependant, ces exploitants ont aussi besoin que l'on encourage la mise en place de clauses équivalentes pour les importations, afin de préserver l'équité sur le marché et de garantir que tous les acteurs concernés se conforment aux mêmes règles.

2.8. Dans la pratique, cet équilibre est rompu dès lors que des produits importés sont admis dans le marché européen sans devoir satisfaire aux mêmes exigences, de sorte que les producteurs européens en subissent un désavantage comparatif. Si l'on souhaite relever les exigences applicables à la production intérieure, il faut absolument que les pays tiers soient soumis aux mêmes obligations.

2.9. Avant d'imposer de nouvelles exigences à ses producteurs, il convient que l'Union veille à ce que les accords commerciaux bilatéraux qu'elle négocie prévoient des clauses de réciprocité pour les produits importés.

Arguments à l'appui de la recommandation 1.4, concernant l'adaptation à la diversité des situations nationales

2.10. Tout en ayant bien conscience que si nous voulons une Europe unie, il sera nécessaire de dégager des solutions communes et applicables à tous, le CESE affirme qu'il est indispensable de tenir compte de la spécificité de chaque État membre.

2.11. Le présent avis souligne qu'il importe de prendre en considération les spécificités climatiques et géographiques de chacun des pays de l'Union, s'agissant notamment de leurs moyennes annuelles de température, de la situation géographique et de l'étendue de leur territoire, de leurs réseaux routiers et de leurs infrastructures, ainsi que de la proximité de leurs exploitations par rapport aux abattoirs.

2.12. Pour garantir une approche équitable et efficace, il est de même essentiel de garder à l'esprit quelles sont les réalités économiques et sociales qui y prévalent. Chaque État se caractérise par une combinaison particulière de paramètres, comportant des aspects tels que le niveau de développement économique, la structure sociale et la répartition des richesses.

2.13. Ces différences peuvent être particulièrement marquées entre les zones rurales et les milieux urbains, dont les conditions de vie, les possibilités d'emploi et les ressources disponibles peuvent grandement différer. Il est primordial d'assurer une répartition plus équitable de la valeur ajoutée sur l'ensemble de la chaîne de valeur et de progresser sur la voie d'une production et d'une consommation responsables et durables.

Arguments à l'appui de la recommandation 1.5, relative au coût des mesures proposées

2.14. La proposition de la Commission répond à une demande de la société en faveur de progrès dans la protection des animaux, la population européenne souhaitant, à une large majorité, qu'ils soient transportés sur des durées moins longues⁽⁴⁾. Toutefois, le coût de cette évolution ne peut reposer exclusivement sur les épaules d'un consommateur⁽⁵⁾ qui est confronté, depuis plusieurs années, au renchérissement des denrées alimentaires⁽⁶⁾. Le CESE invite la Commission européenne à réaliser une étude approfondie pour évaluer dans quelle mesure les ménages européens sont disposés à assumer le poids financier résultant des mesures proposées, en particulier sous l'angle du prix final des produits.

2.15. Le CESE demande qu'au-delà des études scientifiques de l'Autorité européenne de sécurité des aliments, les répercussions économiques que la proposition pourrait exercer, de manière directe ou indirecte, sur les secteurs concernés fassent l'objet d'un examen, qui se devra d'accorder une attention particulière aux secteurs de l'élevage et des transports, ainsi qu'aux zones rurales⁽⁷⁾.

⁽⁴⁾ Enquête Eurobaromètre sur le bien-être animal.

⁽⁵⁾ *Los consumidores españoles apoyarían una nueva normativa que garantice el bienestar animal* («Les consommateurs espagnols soutiendraient une nouvelle réglementation garantissant le bien-être animal»).

⁽⁶⁾ *OCU denuncia que los precios de supermercados han subido de media un 38 % en tres años* («L'Organisation des consommateurs et usagers dénonce l'augmentation moyenne de 38 % que les prix des supermarchés ont connue en l'espace de trois ans»).

⁽⁷⁾ Dans sa *modélisation des options stratégiques à l'appui de l'analyse d'impact accompagnant la révision de la législation de l'Union européenne sur le bien-être des animaux en cours de transport* (en anglais), la direction générale de la santé et de la sécurité alimentaire de la Commission européenne affirme que la proposition n'aura aucune incidence sur les coûts de production des exploitations et qu'elle entraînera, pour le consommateur final, un surcoût de l'ordre de 2,81 EUR à 14,09 EUR par an et par personne.

2.16. Il convient d'insister sur l'enjeu que constitue l'évaluation des coûts directs et indirects induits par la législation à l'examen dans les différents domaines concernés, parmi lesquels on relèvera notamment les dispositions qui occasionneront directement des frais pour les éleveurs et les transporteurs, à savoir:

- a. l'obligation relative à la présence d'un vétérinaire lors du chargement des animaux dans les moyens de transport et lors de leur déchargement (articles 17 et 25);
- b. l'exigence de faire appel à un responsable du bien-être des animaux pour les voyages à bord de navires de transport du bétail (article 21);
- c. l'imposition de déplacements de nuit, qui seront particulièrement fréquents dans les pays méditerranéens, et le versement de la majoration salariale correspondante (article 31);
- d. la nécessité pour les éleveurs de réaménager et adapter leurs exploitations, en conséquence directe des nouvelles considérations relatives à l'aptitude au transport des animaux (annexe I, chapitre 1, point 1);
- e. les prescriptions minimales en matière de hauteur verticale et d'espace disponible, qui aboutiront à multiplier le nombre de trajets nécessaires et exigeront ainsi d'investir davantage dans les flottes de camions et de faire appel à une main-d'œuvre supplémentaire, tout en provoquant une augmentation considérable des émissions de CO₂ (annexe I, chapitre III, point 6, et chapitre VII, points 1, 2 et 3).

2.17. Le CESE demande de procéder à une évaluation des externalités imputables à la filière actuelle de production et de commercialisation du bétail, en les comparant avec les démarches qui sont proposées pour s'y substituer, à titre de changements structurels susceptibles de réduire les transports prolongés d'animaux.

Arguments à l'appui de la recommandation 1.6, sur la présence d'un vétérinaire ou d'une personne compétente et habilitée

2.18. La proposition de la Commission prévoit que «le chargement d'animaux à bord du moyen de transport est supervisé par un vétérinaire», mais le CESE considère qu'une telle exigence n'est pas nécessaire lorsque cette opération est effectuée par une personne compétente et habilitée à cet effet, qui peut être l'éleveur, le transporteur ou une tierce personne, étant entendu que ladite compétence doit être définie par un document spécifique.

2.19. Selon plusieurs études émanant d'organisations sectorielles, l'assistance au chargement par un vétérinaire nécessiterait d'accroître les effectifs vétérinaires d'au moins 120 % ⁽⁸⁾.

2.20. En outre, la présence d'un vétérinaire pour superviser le chargement des animaux transportés n'apporte aucune valeur ajoutée par rapport aux informations sur l'état sanitaire des animaux que contient déjà le système automatisé TRACES.

Arguments à l'appui de la recommandation 1.7, relative au travail de nuit

2.21. Le CESE considère que les dispositions prévues dans la proposition de la Commission obligent les opérateurs, en particulier les éleveurs, les chauffeurs et les vétérinaires, à travailler en équipes de nuit dans certaines circonstances.

2.22. Il convient de signaler que ce travail de nuit concernera surtout les pays où la température moyenne est plus élevée, c'est-à-dire principalement ceux du sud de l'Europe, comme la Croatie, la Grèce, l'Italie, Malte, le Portugal ou l'Espagne, pour ne citer que ces exemples.

2.23. Le CESE tient à signaler que les travailleurs concernés auront alors beaucoup plus de mal à concilier leur vie familiale et sociale avec leur activité professionnelle, et que ces horaires risquent de nuire à leur santé mentale.

2.24. Des sources statistiques européennes relatives aux accidents du travail dans le secteur des transports, il ressort que la nuit, le risque de collision est au moins dix fois supérieur par rapport à la journée ⁽⁹⁾.

⁽⁸⁾ Avianza (Association professionnelle espagnole de la viande de volaille), *Informe de impacto de la propuesta sobre bienestar animal* («Rapport sur l'impact de la proposition sur le bien-être animal»).

⁽⁹⁾ Conseil européen pour la sécurité des transports, rapport PRAISE, *Preventing Road Accidents and Injuries for the Safety of Employees — Tackling Fatigue: EU Social Rules and Heavy Goods Vehicle Drivers* («Prévenir les accidents et les blessures de la circulation pour assurer la sécurité des travailleurs — Vaincre la fatigue: la réglementation sociale de l'UE et les conducteurs de poids lourds», en anglais).

2.25. L'Europe se trouve en première ligne du changement climatique, comme le signale un récent rapport de l'Organisation météorologique mondiale ⁽¹⁰⁾, qui fait état, sur les trente dernières années, d'une hausse des températures sans précédent. Entre 1991 et 2021, la température a augmenté de 0,5 degré Celsius par décennie et cette tendance est encore plus marquée dans les territoires voisins de la Méditerranée. Malgré ce réchauffement climatique, l'humanité continue de se plier aux conditions adverses et à agir au quotidien comme si de rien n'était. Aussi la proposition d'interdire le transport d'animaux lorsque les températures atteignent certains seuils semble-t-elle n'apporter qu'une solution temporaire, insuffisante pour garantir leur bien-être à long terme compte tenu de la modification du climat à l'œuvre aujourd'hui. Les températures ne cessent d'augmenter au fil des ans et nous devons donc trouver des solutions plus durables et plus efficaces pour atténuer les effets du réchauffement climatique et son incidence sur le bien-être des animaux.

2.26. Le CESE relève que la proposition ne prête attention qu'à la température du lieu de départ et à celle du point de destination, sans tenir compte de celles qui sont ressenties dans l'habitable où les animaux sont transportés, et il demande donc à la Commission de prendre cet aspect en compte, puisqu'il est fondamental pour évaluer leur ressenti ⁽¹¹⁾.

2.27. Les systèmes de climatisation donnent la possibilité de créer un environnement adapté aux animaux par temps de chaleur ou de grand froid, en leur offrant des conditions optimales de température et d'hygrométrie tout au long du trajet, mais il est primordial que pour les professionnels du secteur, l'utilisation de ces dispositifs constitue une option viable d'un point de vue financier. En conséquence, il est demandé à la Commission de réaliser une analyse détaillée sur les coûts liés à l'installation et au fonctionnement de ces systèmes de climatisation, ainsi que sur les dispositifs incitatifs et possibilités de financement visant à améliorer le bien-être des animaux durant le transport.

2.28. Le CESE plaide pour un système alimentaire durable, qui prenne en compte les phénomènes climatiques extrêmes et leur incidence sur les rendements agricoles et le bien-être animal, et il presse la Commission d'évaluer de manière comparative, du point de vue de l'efficacité de l'aide publique et de la viabilité, deux approches, qui consisteront à financer, pour la première, l'amélioration technique du transport d'animaux sur de longues distances dans le cadre du modèle économique actuel, et pour la seconde, la transition vers un élevage plus durable et plus adapté aux écosystèmes locaux.

Arguments à l'appui de la recommandation 1.8, sur la perturbation de la chaîne logistique

2.29. Dans les secteurs de l'élevage et du transport, c'est en tenant compte des limitations de durée en vigueur que les chaînes d'approvisionnement se sont déployées et structurées de manière optimale au fil du temps. La nouvelle réglementation proposée impose, pour transporter les animaux, des contraintes supplémentaires et des changements dans les plages horaires autorisées qui nuiront sérieusement à l'efficacité et à la viabilité de ces chaînes logistiques existantes.

2.30. Il semble illusoire d'espérer modifier les structures européennes d'approvisionnement dans les délais proposés par la Commission. Qui plus est, ces filières sont imbriquées avec d'autres industries et secteurs, de sorte qu'une quelconque modification dans les restrictions horaires applicables au transport d'animaux pourrait entraîner des effets en cascade tout au long de la chaîne d'approvisionnement et induire des répercussions sur la production, la distribution et la disponibilité des denrées alimentaires.

2.31. Le CESE fait valoir que toute proposition réglementaire touchant au transport d'animaux doit impérativement faire l'objet d'une évaluation et d'un examen minutieux en ce qui concerne l'incidence qu'elle pourrait produire sur les chaînes d'approvisionnement existantes et sur l'économie en général.

Arguments à l'appui de la recommandation 1.9, concernant les restrictions d'accès aux abattoirs

2.32. Les éleveurs de certains pays ne pourront plus accéder aux abattoirs vers lesquels ils acheminent actuellement leurs animaux. Dans les régions les plus reculées, il peut arriver qu'aucun abattoir ne soit accessible dans la limite des neuf heures de trajet. En plus de couper les circuits de distribution qu'ils utilisaient, cette impossibilité réduira considérablement leur liberté de choix. Le CESE presse la Commission de donner à tous les éleveurs la garantie de pouvoir choisir leur abattoir.

⁽¹⁰⁾ Organisation météorologique mondiale (2023), État du climat mondial 2022.

⁽¹¹⁾ À l'heure actuelle, les camions sont équipés de systèmes de ventilation assistée et de contrôle de la température qui sont paramétrés en fonction des espèces et la diminuent ou l'augmentent automatiquement selon les seuils programmés.

2.33. Selon les projections statistiques, les exportations, en direction d'États membres de l'Union, de veaux destinés à l'abattage devraient baisser de 58 %, soit l'équivalent de 42 000 têtes. De même, il faut tabler sur une diminution de 57 %, correspondant à 100 000 têtes, de celles qui sont destinées à des pays tiers ⁽¹²⁾.

Arguments à l'appui de la recommandation 1.10, sur la difficulté de réaménager les ateliers d'élevage existants

2.34. Nombre d'exploitations seront condamnées à mettre la clef sous la porte si un animal, pour pouvoir être transporté, devait dorénavant, au minimum, être âgé de cinq semaines et peser 50 kilos pour les veaux, et, dans le cas des porcelets, des agneaux ou des chevreaux, avoir atteint trois semaines. Les ateliers d'élevage ont été conçus pour répondre aux exigences des règles actuelles; pour beaucoup de ces exploitations, il serait impossible, d'un point de vue financier, de reconfigurer et réaménager complètement leurs installations et leurs cycles de production.

2.35. Pour bon nombre d'éleveurs, les frais imprévus qu'ils devront assumer du fait de la nécessité de garder leur bétail sur de plus longues périodes sont également en outre susceptibles de représenter un défi de taille. Ce surcroît de dépenses peut notamment résulter de la nécessité d'acheter de quantités plus importantes d'aliments, d'une augmentation des coûts d'hébergement et de soins, ainsi que de frais de transport supplémentaires si les animaux doivent emménager dans d'autres installations. De nombreux producteurs, en particulier ceux dont les marges bénéficiaires sont étiquées, ne sont pas en mesure de supporter ces surcoûts, qui les exposeront à de lourdes difficultés financières et risquent même de menacer la viabilité à long terme de leurs élevages.

Arguments à l'appui de la recommandation 1.11, relative à l'interdiction de transporter sur de longues distances des animaux non sevrés

2.36. En ce qui concerne tous les changements structurels prévus dans la proposition, les périodes de transition, fussent-elles plus étendues que celles qui sont proposées, s'avèreraient insuffisantes, car elles sont inconciliables avec la capacité d'investissement dont disposent, dans la majeure partie des cas, les producteurs et les coopératives, ainsi qu'avec leur accès au financement et aux terres, les éventuelles incidences sur les permis environnementaux, ou encore l'augmentation de la charge administrative, pour ne citer que ces éléments. La période de transition pour des modifications d'une envergure telle qu'envisagée par la Commission européenne dans sa proposition devrait s'étaler sur plusieurs décennies ⁽¹³⁾, dès lors qu'elles exerceraient de manière continue un lourd impact sur la compétitivité de la production de l'élevage dans l'Union européenne, voire sur l'existence même de cette activité. C'est pour ce motif que le CESE réclame l'élaboration d'une étude de faisabilité et un accompagnement correct en faveur des exploitations qui seraient affectées par le nouveau règlement, sous peine que la disparition des exploitations d'élevage à faibles ressources ne s'accélère encore.

2.37. La restriction visée limite la mobilité des animaux concernés et complique leur transport de leur lieu d'origine vers d'autres pays de l'Union. Elle aura donc des répercussions négatives sur les naisseurs et éleveurs dont l'activité repose sur l'achat d'animaux de races spécifiques dans d'autres États membres. Du fait d'une telle impossibilité d'accéder à ces races particulières, la diversité génétique des cheptels des naisseurs locaux risque de subir un appauvrissement, lequel pourrait à son tour donner lieu à des répercussions en ce qui concerne la productivité de leurs animaux, leur résistance aux maladies et leur adaptation à l'évolution des conditions environnementales.

2.38. Par ailleurs, le commerce et la concurrence sur le marché du bétail subiront des dommages, puisque les naisseurs et les éleveurs locaux risquent d'avoir plus de mal à se procurer certaines races qui sont plus recherchées pour leurs traits génétiques particuliers ou leur productivité. La Commission doit formuler des propositions quant aux moyens d'encourager un élevage durable et respectueux des animaux.

Arguments à l'appui de la recommandation 1.12, en rapport avec les températures

2.39. Comme indiqué ci-dessus, les fourchettes de températures maximales et minimales que prévoit le texte à l'examen aboutiront à ce que dans les pays méridionaux, les transports diurnes seront, en pratique, impossibles à effectuer durant plus de cinq mois, tandis que ces mêmes dispositions affecteront les États membres septentrionaux du fait de leurs minima thermiques prononcés.

⁽¹²⁾ Provacuno (Organisation interprofessionnelle espagnole de la viande bovine), *Documento técnico del impacto de la propuesta de Reglamento de bienestar animal en el transporte en el vacuno de carne* («Document technique concernant l'incidence de la proposition de règlement relatif au bien-être des animaux pendant le transport sur le secteur de l'élevage des bovins de boucherie»).

⁽¹³⁾ Document de prise de position de la COPA-COGECA sur la protection des animaux pendant le transport, AHW(24)01288[2].

2.40. Au moment où pour répondre à la demande en la matière, l'Europe manque de 400 000 conducteurs de véhicules destinés au transport d'animaux, ce déficit s'avérera encore plus difficile à combler dès lors qu'en étant obligés de travailler de nuit, les chauffeurs éprouveront davantage de difficultés à concilier correctement leur vie personnelle, familiale et professionnelle ⁽¹⁴⁾.

Arguments à l'appui de la recommandation 1.13, concernant l'augmentation de l'espace par animal

2.41. Les restrictions que prévoit le texte à l'examen en ce qui concerne la densité animale et les temps de voyage auront pour conséquence que le nombre de trajets augmentera d'un facteur de 3,5 par rapport à la situation actuelle, tandis que les émissions de CO₂ passeraient de 116 263,14 à 406 920,99 tonnes métriques ⁽¹⁵⁾. L'accroissement du nombre de camions sur les routes aggraverait les encombrements et, de ce fait, pourrait allonger la durée des trajets et faire grimper les coûts d'exploitation supportés par les entreprises de transport.

2.42. En plus d'augmenter les chutes, coups et lésions, en particulier dans le cas des bestiaux de grande taille, l'espace supplémentaire dont chaque animal disposera dans le moyen de transport lui donnera la possibilité de se mouvoir d'un bord à l'autre à l'intérieur de l'habitacle et est susceptible de déstabiliser ainsi la partie arrière du véhicule. Ce risque, combiné avec l'intensification du trafic de poids lourds, est de nature à produire des effets dommageables sur la sécurité routière.

2.43. Il serait possible de juguler l'augmentation des émissions en encourageant un modèle d'élevage fondé sur une production de proximité, l'abattage à la ferme et les circuits commerciaux courts.

Arguments à l'appui de la recommandation 1.14, sur la production de proximité

2.44. Le CESE demande à la Commission de réaliser une analyse d'impact concernant une éventuelle réorientation du modèle d'élevage actuel vers une architecture dont l'axe central consisterait à rapprocher lieux de production et de consommation.

2.45. Les circuits courts de commercialisation ouvrent la possibilité non seulement de réduire le stress et la souffrance infligés aux animaux transportés, mais aussi de diminuer les émissions de carbone résultant de trajets à longue distance. Ils assurent en outre une plus grande transparence et une meilleure traçabilité des produits, de sorte que la confiance des consommateurs en est accrue et que les producteurs locaux y trouvent leur profit.

2.46. Si les administrations publiques prenaient l'engagement d'encourager le développement d'abattoirs de proximité, il deviendrait possible de bâtir une filière d'élevage plus durable, qui apporterait une solution aux retombées néfastes que le présent avis expose en matière sociale et dans le domaine du travail mais également aux problèmes environnementaux qui ont trait à l'augmentation des émissions de CO₂.

Arguments à l'appui de la recommandation 1.15, en rapport avec l'impact territorial

2.47. Les restrictions concernant les transports à des fins d'abattage risquent d'aboutir à un déplacement des ateliers d'élevage, visant à les rapprocher des abattoirs. Le phénomène accélérerait l'exode rural et contribuerait à fragiliser des pratiques agricoles propres à chaque région. Cet aspect de la question suscite de vives inquiétudes compte tenu de la tendance à la baisse du nombre d'abattoirs, qui se conjugue avec une augmentation de leur taille, avec pour conséquence une concentration de ces installations ⁽¹⁶⁾.

2.48. Les dispositions restrictives qui sont proposées sont particulièrement préjudiciables pour les fermes d'élevage petites ou moyennes, qui disposent de moins d'infrastructures et de ressources pour s'adapter aux nouvelles exigences. De ce fait, le fossé qui les sépare des grandes exploitations pourrait encore se creuser et leur viabilité économique être remise en question.

⁽¹⁴⁾ European Livestock Transport (ELT, Association européenne du transport de bétail), rapport sur l'incidence de la proposition de règlement relatif au bien-être des animaux pendant le transport.

⁽¹⁵⁾ European Livestock Transport (ELT, Association européenne du transport de bétail), rapport sur l'incidence de la proposition de règlement relatif au bien-être des animaux pendant le transport.

⁽¹⁶⁾ https://www.eca.europa.eu/Lists/ECADocuments/RV-2023-03/RV-2023-03_FR.pdf.

Arguments à l'appui de la recommandation 1.16, concernant les petits abattoirs et abattoirs mobiles

2.49. Face à la concentration des abattoirs qui est observée dans l'Union européenne, le CESE plaide pour une décentralisation intelligente, grâce à laquelle il soit possible d'assurer leur maintien à proximité des exploitations, sans pour autant négliger l'importance des communautés rurales. Il serait possible d'atteindre cet objectif en implantant de plus petites installations dans les zones rurales, ou en encourageant l'abattage à la ferme lorsque cette démarche est adaptée à la taille de l'exploitation et au contexte local ⁽¹⁷⁾.

2.50. Le CESE réclame par ailleurs que l'abattage à la ferme soit rapidement développé pour les poules qui ont achevé leur cycle de ponte, et que l'on mette en place un service d'abattage d'urgence dans les exploitations, qui serait particulièrement indiqué pour les vaches et les truies en fin de cycle de vie.

3. Amendements proposés à la proposition législative de la Commission

NB: les amendements ci-après ne prétendent pas à l'exhaustivité.

Amendement 1

lié à la recommandation n° 1.1 (article 2, paragraphe 3)

Texte proposé par la Commission	Amendement du CESE
3. Le présent règlement ne s'applique pas aux types de transport suivants: [...]	3. Le présent règlement ne s'applique pas aux types de transport suivants: [...] g) transport d'animaux dont la manipulation est malaisée, à des fins de participation à des entraînements, des expositions, des compétitions, des événements culturels, des cirques, ainsi qu'à des activités de sport équestre et de loisir.

Exposé des motifs

Le règlement ne tient pas compte des spécificités que présentent les animaux dont la manipulation est malaisée, c'est-à-dire ceux qui, de par leur race, se caractérisent par des comportements farouches et imprévisibles et dont le transport exige une approche spécifique aux fins d'assurer leur bien-être.

Amendement 2

lié à la recommandation n° 1.1 (article 14, paragraphe 1)

Texte proposé par la Commission	Amendement du CESE
1. Les organisateurs sont tenus de veiller à ce que l'intégrité du voyage, depuis le lieu de départ jusqu'au lieu de destination dans l'Union ou un pays tiers, respecte le présent règlement.	1. Les organisateurs et les autorités compétentes sont tenus de veiller à ce que l'intégrité du voyage, depuis le lieu de départ jusqu'au lieu de destination dans l'Union ou un pays tiers, respecte le présent règlement.

⁽¹⁷⁾ Beaucoup de petits abattoirs ont éprouvé des difficultés à se conformer aux exigences européennes en matière d'hygiène tout en restant économiquement viables, et ont donc dû fermer leurs portes à la suite de l'adoption par le Parlement européen et le Conseil, en avril 2004, des réglementations en matière d'hygiène des denrées alimentaires, en l'occurrence Règlement (CE) n° 852/2004 du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 relatif à l'hygiène des denrées alimentaires (JO L 139 du 30.4.2004, p. 1), Règlement (CE) n° 853/2004 du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 fixant des règles spécifiques d'hygiène applicables aux denrées alimentaires d'origine animale (JO L 139 du 30.4.2004, p. 55) et Règlement (CE) n° 854/2004 du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 fixant les règles spécifiques d'organisation des contrôles officiels concernant les produits d'origine animale destinés à la consommation humaine (JO L 139 du 30.4.2004, p. 206).

Exposé des motifs

La responsabilité ne saurait incomber uniquement aux organisateurs et doit être partagée avec les autorités compétentes.

Amendement 3

lié à la recommandation n° 1.6 (article 17, paragraphe 2)

Texte proposé par la Commission	Amendement du CESE
2. Le chargement d'animaux à bord du moyen de transport est supervisé par un vétérinaire.	2. Le chargement d'animaux à bord du moyen de transport est supervisé par un vétérinaire, sauf s'il est effectué par une personne compétente et habilitée, qui peut être l'éleveur, le transporteur ou une tierce personne, ou lorsqu'il est fait usage du système automatisé TRACES. La Commission établit des lignes directrices pour la définition des compétences pertinentes.

Exposé des motifs

L'assistance au chargement nécessiterait d'accroître les effectifs vétérinaires d'au moins 120 %. Il est inutile d'exiger la présence d'un vétérinaire dès lors que toutes les informations sanitaires pertinentes auront été consignées dans le système automatisé TRACES.

Amendement 4

lié à la recommandation n° 1.12 (article 31, paragraphe 2)

Texte proposé par la Commission	Amendement du CESE
2. En ce qui concerne le transport par route d'animaux terrestres, à l'exception des chiens et des chats: a) <i>lorsque des températures inférieures à 0 °C sont prévues, les véhicules routiers doivent être couverts et la circulation de l'air dans le compartiment des animaux doit être contrôlée, afin de protéger les animaux contre le risque de refroidissement pendant le voyage;</i> b) <i>lorsque des températures inférieures à - 5 °C sont prévues, les mesures visées au point a) sont d'application et la durée du voyage ne doit pas dépasser 9 heures;</i> c) <i>lorsque des températures comprises entre 25 °C et 30 °C sont prévues, la durée de voyage dans la plage horaire comprise entre 10 h 00 et 21 h 00 ne doit dépasser pas 9 heures;</i> d) <i>lorsque des températures supérieures à 30 °C sont prévues, seuls les trajets se déroulant exclusivement entre 21 h 00 et 10 h 00 sont autorisés;</i>	2. En ce qui concerne le transport par route d'animaux terrestres, à l'exception des chiens et des chats: a) <i>les systèmes de ventilation des moyens de transport par route doivent être conçus, assemblés et entretenus de manière à pouvoir maintenir, pour l'espèce animale concernée, une température appropriée à l'intérieur du moyen de transport, et ce à tout moment du voyage, que le véhicule soit à l'arrêt ou en mouvement;</i> b) <i>lorsque des températures supérieures à 30 °C sont prévues, les opérateurs privilégient les véhicules équipés d'un système de climatisation. En tout état de cause, il convient de maintenir une température appropriée pour l'espèce animale concernée;</i> c) <i>les moyens de transport par route doivent être équipés d'un système d'alerte avertissant le conducteur lorsque la température dans les compartiments des animaux atteint la limite maximale ou minimale appropriée pour l'espèce animale concernée.</i>

Texte proposé par la Commission	Amendement du CESE
e) <i>lorsque des températures supérieures à 30 °C entre 21 h 00 et 10 h 00 sont prévues, l'espace disponible pour les animaux est augmenté de 20 %.</i>	

Exposé des motifs

La réglementation proposée ne tient pas compte des facteurs climatiques propres à chaque État membre.

Amendement 5

lié à la recommandation n° 1.10 (considérant 6)

Texte proposé par la Commission	Amendement du CESE
[...] D'une manière générale, les avis de l'EFSA concluent qu'il est nécessaire de fournir davantage d'espace, d'abaisser les températures maximales et de limiter la durée des voyages au minimum pour améliorer la protection des animaux pendant le transport. Par conséquent, le règlement (CE) n° 1/2005 devrait être remplacé par un nouveau règlement qui soit conforme aux connaissances scientifiques et techniques les plus récentes dans ce domaine et aux exigences des consommateurs, tout en évitant les entraves au fonctionnement du marché intérieur et au commerce d'animaux vivants et en garantissant l'applicabilité des nouvelles règles.	[...] D'une manière générale, les avis de l'EFSA concluent qu'il est nécessaire de fournir davantage d'espace, d'abaisser les températures maximales et de limiter la durée des voyages au minimum pour améliorer la protection des animaux pendant le transport. Par conséquent, le règlement (CE) n° 1/2005 devrait être remplacé par un nouveau règlement qui soit conforme aux connaissances scientifiques et techniques les plus récentes dans ce domaine, à l'expérience pratique des professionnels du secteur, éleveurs, transporteurs et vétérinaires, à une étude de faisabilité et à une évaluation des incidences sociales, économiques et environnementales, ainsi qu'aux exigences des consommateurs, tout en évitant les entraves au fonctionnement du marché intérieur et au commerce d'animaux vivants et en garantissant l'applicabilité des nouvelles règles.

Exposé des motifs

Il n'a pas été tenu compte de l'expérience des transporteurs professionnels œuvrant dans les secteurs de l'élevage, qui affirment qu'une augmentation de l'espace dont disposent les animaux peut parfois augmenter le risque qu'ils chutent ou se blessent. En outre, les nouvelles normes proposées concernant cet espace et les dimensions en hauteur auraient pour effet de diminuer considérablement le nombre d'animaux qu'un camion pourra transporter, si bien qu'il faudra accroître le nombre de ces véhicules en circulation sur les routes, d'où un surcroît d'investissement à consentir et d'émissions de CO₂, tout comme il sera nécessaire d'embaucher des conducteurs supplémentaires, avec les répercussions socio-économiques qui en résulteront.

Bruxelles, le 31 mai 2024.

Le président
du Comité économique et social européen
Oliver RÖPKE